Aus HANSA 1905, S. 328:

Die Führer englischer Hochsee-Fischdampfer.

In einer am 3. Juni 1903 in Bremen auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft abgehaltenen Sitzung mit dem Zweck, Vorschläge über eine Verbesserung der Fischdampferverhältnisse entgegenzunehmen, wurde neben vielem anderen auch der Ausbildungsgang der Kapitäne besprochen. Insbesondere kam dieser Gedanke in dem einleitenden Vortrage des Hafenmeisters Herrn Duge aus Geestemünde, zum Ausdruck.

Er gab den anwesenden Vertretern der Regierung anheim, den Kapitän durch eine theoretische Vorbildung auf ein Niveau zu stellen, das ihm in allen Fällen eine geistige Überlegenheit über seine Mannschaft sichere.

Eine Anregung, welche gewiß mit zu der bekannten Verordnung des vom 5. Mai 1904 beigetragen hat (*Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten vom 05. Mai 1904, siehe folgende Seiten! E.H.).* Jedenfalls hat die seit dem 1. Oktober 1904 in Kraft befindliche Verordnung auch da weitgehendsten Ansprüchen Rechnung getragen. Müssen doch danach die Führer von Fahrzeugen in großer Hochseefischerei die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt haben. Damit hat in Deutschland die Ausbildungsfrage der Führer von Fischdampfern ihren Abschluß gefunden.

In Deutschland stehen auf der Brücke dieser Schiffe heute theoretisch durchgebildete Männer. Waren nun auch die Anforderungen vor dem 1. Oktober geringer, so lag doch niemals die Führung dieser Fahrzeuge in den Händen von Analphabeten, wie es tatsächlich auf einer Reihe englischer Fischdampfer der Fall ist. In einer ganzen Anzahl seegerichtlicher Untersuchungen durch das englische Handelsamt stellte sich eine Unwissenheit der Kapitäne in navigatorischer Hinsicht heraus, die geradezu haarsträubend ist und als unglaubwürdig von uns unbeachtet gelassen sein würde, hätten wir nicht Unterlagen für ihr tatsächliches Vorhandensein.

Als sich bei den Untersuchungen herausstellte, dass die Leute vom Wesen der Seekarten nicht die leiseste Ahnung hatten, auch nicht einmal die Kompaßrose kannten und die Bestimmungen des Seestraßenrechts kaum dem Namen nach wußten, standen die Richter vor einem Rätsel. Aber dieses wurde bald gelöst, denn es ergab sich, daß die langjährigen Führer dieser Fahrzeuge weder lesen noch schreiben konnten.

Wie sie es bei dieser Unwissenheit möglich gemacht haben, mehrere Jahre ihre Schiffe ohne Unfall in den gefährlichen Gewässern ihrer Fischgründe zu führen, ist etwas Unerklärliches. Noch unverständlicher aber wirkt es auf uns, wenn wir hören, daß ihnen ihr »Schifferpatent« nur auf drei bzw. sechs Monate entzogen worden ist.

Wie man in britischen Schifffahrtskreisen über den aufgedeckten Mangel und über das milde Urteil des Gerichts denkt, mag der satirische Schlusspassus eines Artikels in einem angesehenen Schifffahrtsblatt zeigen:

»*Was uns anbetrifft, so würden wir es für eine gute Idee halten, den einen oder anderen dieser Trawler-Kapitäne aufzuknüpfen. Wir machen diese Bemerkung leichten Herzens, denn wir können ja sicher sein, daß die betreffenden Personen sie nicht lesen können. Also können auch deren Gefühle nicht verletzt werden.*«

64. Bekanntmachung,

betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten.

Vom 5. Mai 1904 (R.G.Bl. S. 163)[1]).

§ 1. Küstenfischerei im Sinne dieser Vorschriften ist die Fischerei, die an der deutschen Ost- oder Nordseeküste mit offenen oder teilweise gedeckten Fahrzeugen oder mit gedeckten Segelfahrzeugen von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, einschließlich derjenigen, welche mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, betrieben wird.

§ 2. Kleine Hochseefischerei ist die Fischerei, die in der Ostsee, in der Nordsee bis zu 61 Grad nördlicher Breite und im Englischen Kanale betrieben wird, soweit sie nicht zur Küstenfischerei gehört.

§ 3. Mittlere Hochseefischerei ist die Fischerei, die nördlich von 61 Grad nördlicher Breite zwischen 30 Grad westlicher und 50 Grad östlicher Länge von Greenwich betrieben wird.

§ 4. Große Hochseefischerei ist die Fischerei in allen Meeren, soweit sie nicht unter eine der in §§ 1 bis 3 genannten Klassen fällt.

§ 5. Die Führer von Fahrzeugen in der Küstenfischerei bedürfen eines nautischen Befähigungsnachweises nicht.

Unberührt bleiben polizeiliche Vorschriften der Landesbehörden über die gewerbsmäßige Personenbeförderung in offenen Fischereifahrzeugen.

[1]) Die Bek. ist vom Bundesrat auf Grund des § 4 der Seem.O. und des § 31 der Gewerbeordnung erlassen.

§ 6. Für die Führer von Fahrzeugen in der kleinen Hochseefischerei gelten folgende Bestimmungen:

1. Auf gedeckten Segelfahrzeugen von weniger als 200 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, auch wenn diese mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, und auf Dampffahrzeugen von weniger als 250 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt müssen die Führer
   a) eine auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahrs folgende, mindestens fünfzigmonatige Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischereifahrzeugen in der Eigenschaft als Decksmann zurückgelegt haben;
   b) in einer mündlichen Prüfung Kenntnis des Seestraßenrechts und der Rettungsmaßregeln bei Strandungen sowie in der Benutzung der Seekarten im Gebiete der kleinen Hochseefischerei,
   c) ausreichendes Seh-[1]) und Farbenunterscheidungsvermögen gemäß §§ 1, 45 der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 16. Januar 1904 (Reichs-Gesetzbl. S. 3)[2])

   nachweisen.

   Zur Führung der in der Ostsee fischenden Segelfahrzeuge ist jedoch bis auf weiteres eine Fahrzeit (a) von sechsunddreißig Monaten ausreichend und eine Prüfung (b) nicht erforderlich.
2. Auf größeren als den zu 1 angegebenen Fahrzeugen müssen die Führer das Befähigungszeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzen.

§ 7. Die Führer von Fahrzeugen in mittlerer Hochseefischerei müssen
   a) das Befähigungszeugnis als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzen;
   b) durch eine schriftliche und mündliche Zusatzprüfung genügende Kenntnis in folgenden Fächern nachweisen:
      1. Gebrauch der Seekarten unter Berücksichtigung von Kompaßablenkung, Strömung, Lotung und Standlinienmethode,

---

[1]) Der Druckfehler der Bek. ist berichtigt: C.Bl. 1904 S. 168.
[2]) S. oben Nr. 22.

b

2. Bestimmung der Breite aus Meridianhöhen der Sonne und Fixsterne sowie aus Nebenmeridianhöhen des Polarsterns nach Chronometer und Länge,
3. Bestimmung der Länge aus Chronometer und Gestirnshöhen,
4. Bestimmung der Mißweisung und Ablenkung der Kompasse aus Amplituden und Azimuten der Gestirne unter Benutzung der Azimuttafeln;

c) vor oder nach der Prüfung zu a zwölf Monate in der Hochseefischerei als Bestmann zur See gefahren sein.

§ 8. Die Führer von Fahrzeugen in großer Hochseefischerei müssen die Befähigung als Schiffer auf großer Fahrt besitzen.

§ 9. Schiffer auf großer Fahrt sind zur Führung von Seefischereifahrzeugen jeder Art und Größe in allen Fahrten, Seesteuerleute zur Führung von Seefischereifahrzeugen jeder Art und Größe in der kleinen Hochseefischerei befugt. Zur Führung von Seefischereifahrzeugen in der mittleren Hochseefischerei sind Seesteuerleute erst nach einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Bestmann in der Hochseefischerei oder als Seesteuermann befugt.

§ 10. Neben dem Führer des Schiffes müssen

a) die im § 6 unter 2 bezeichneten größeren Fahrzeuge in kleiner sowie alle Fahrzeuge in mittlerer Hochseefischerei einen Bestmann,
b) die Fahrzeuge in großer Hochseefischerei einen Steuermann an Bord haben.

§ 11. Der Bestmann muß nachweisen:

a) in kleiner Hochseefischerei (§ 6 unter 2) eine nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahrs auf Seeschiffen oder Seefischereifahrzeugen als Decksmann zurückgelegte Fahrzeit von mindestens dreißig Monaten,
b) in mittlerer Hochseefischerei die Befähigung als Schiffer auf kleiner Fahrt sowie eine vor oder nach der Schifferprüfung als Decksmann in Hochseefischerei zurückgelegte Fahrzeit von zwölf Monaten.

Zum Steuermann eines Fahrzeugs in großer Hochseefischerei innerhalb des Atlantischen Ozeans südlich bis zum Kap der guten

Hoffnung genügt bis auf weiteres ein Schiffer auf kleiner Fahrt, welcher die im § 7 unter b vorgesehene Zusatzprüfung abgelegt und zwölf Monate als Bestmann in Hochseefischerei zugebracht hat.

§ 12. Für den Maschinendienst müssen Dampffahrzeuge geprüfte Maschinisten an Bord haben, und zwar:

1. in kleiner Hochseefischerei
   a) die im § 6 unter 1 bezeichneten Fahrzeuge einen Maschinisten IV. Klasse; auf Segelfahrzeugen, die nur mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, ist ein mit Befähigungszeugnis versehener Maschinist nicht erforderlich;
   b) die im § 6 unter 2 bezeichneten größeren Fahrzeuge zwei Maschinisten IV. Klasse;
2. in mittlerer Hochseefischerei einen Maschinisten III. Klasse als leitenden Maschinisten und einen Maschinisten IV. Klasse;
3. in großer Hochseefischerei einen Maschinisten II. Klasse als leitenden Maschinisten und einen Maschinisten III. Klasse.

§ 13. Bis auf weiteres ist die im § 6 unter 1 b bezeichnete Prüfung vor den Prüfungskommissionen für Küstenschiffer, die im § 7 unter b bezeichnete Zusatzprüfung vor den Prüfungskommissionen für Schiffer auf kleiner Fahrt abzulegen. Auf das Verfahren einschließlich der Ausstellung der Befähigungszeugnisse finden die einschlägigen für die Schifferprüfungen geltenden Vorschriften der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 (Reichs-Gesetzbl. S. 3) [1]) entsprechende Anwendung. In der Zusatzprüfung muß der Prüfling, um als bestanden zu gelten, in allen Fächern der schriftlichen Prüfung und in der mündlichen Prüfung genügen.

Die Prüfungsgebühr beträgt für jede dieser Prüfungen fünf Mark. Findet die Zusatzprüfung in Verbindung mit der Schifferprüfung für kleine Fahrt statt, so ist eine besondere Prüfungsgebühr für sie nicht zu entrichten.

§ 14. Der Reichskanzler ist befugt, im Einvernehmen mit der beteiligten Landesregierung in einzelnen Fällen Ausnahmen von diesen Vorschriften zuzulassen.

§ 15. Wer vor dem Inkrafttreten dieser Vorschriften als Führer oder Maschinist von Hochseefischereifahrzeugen zugelassen ist, behält seine Gewerbebefugnis im bisherigen Umfange.

[1]) S. oben Nr. 22.

b

§ 16. Diese Vorschriften treten am 1. Oktober 1904 in Kraft. Bis dahin bleiben die §§ 3, 4 der Bekanntmachung, betreffend die Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen in kleiner und der Islandfahrt, vom 10. Februar 1899 (Reichs-Gesetzbl. S. 129) in Geltung. Zu dem angegebenen Zeitpunkte treten diese Bekanntmachung und, soweit sie sich auf Fischereidampfschiffe beziehen, die Bestimmungen im § 2 Abs. 1 unter a und § 7 Abs. 2 der Bekanntmachung, betreffend die Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom 26. Juli 1891 (Reichs-Gesetzbl. S. 359)*) außer Kraft.

*) S. Nr. 22 f.

b